船舶事故調査報告書

平成２６年８月７日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　庄　司　邦　昭
委　　員　根　本　美　奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成２５年１２月２６日　２０時１８分ごろ
発生場所	愛知県南知多町野島南東方の浅所 南知多町所在の尾張野島灯台から真方位１１８°２１０m付近 （概位　北緯３４°３９．４′　東経１３７°００．６′）
事故調査の経過	平成２５年１２月２７日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 貨物船　盛輝(せいき)２１、４９８トン １３４２３７、園田汽船株式会社（船舶所有者）、有限会社南洲物産（船舶借入人） ７５．２５m×１２．００m×７．１０m、鋼 ディーゼル機関、７３５kW、平成７年１２月１２日
乗組員等に関する情報	船長　男性　６０歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和５９年４月１０日 免状交付年月日　平成２１年２月６日 免状有効期間満了日　平成２６年５月１３日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口、凹損及び擦過傷、舵板の曲損等
事故の経過	本船は、船長ほか４人が乗り組み、愛知県名古屋港を船首約１．５m、船尾約３．６mの喫水で出港し、船長が、船橋で単独の当直を行い、愛知県三河港の田原地区へ向けて野島南方沖を針路約０９０°（真方位、以下同じ。）、対地速力約１２ノットで自動操舵により、航行していた。 船長は、平成２５年１２月２６日２０時１５分ごろ手動操舵に切り換え、針路０５９°に変針するために左舵約１４°を取り、本船が左回頭を始め、コンパスの示度が約０７０°になったとき、定針のために当て舵を取ったものの、舵角指示器の表示が左舵の状態を示して動かなくなり、本船は左回頭を続けた。 船長は、操舵ハンドルを左右へ最大舵角まで動かしてみたが、舵が動く様子がなく、Non Follow Up Controller（レバーを倒して舵角を

	指令する遠隔操舵方式）を用いたが、舵が動かなかったので、機関を減速し、クラッチを中立にしたものの、２０時１８分ごろ本船が野島南東方の浅所に乗り揚げた。 　船長は、船体各部の状況を確認していたところ、伊勢湾海上交通センターから連絡を受けたので、乗揚の事実を報告し、本船は、来援したタグボートによって２７日０２時２８分ごろに離礁し、三河港豊橋地区神野東ふ頭へえい航された。
気象・海象	気象：天気　雨、風向　北北西、風力　３ 海象：潮汐　上げ潮の中央期
その他の事項	本船は、神野東ふ頭着岸後、業者に操舵機の修理を依頼したところ、操舵機のパワーユニット内のモータと油圧ポンプを接続するチェーンカップリングのスプロケットのギヤが、経年使用によって摩耗し、チェーンとかみ合わなくなって油圧ポンプが作動せず、舵が動かなくなったものと判明した。 　船長は、本事故当日、名古屋港出港前に舵の作動確認を行って異常のないことを確認しており、本事故の約４０分前、本船の前方を航行していた漁船を追い越すため、大きく右舵を取った際、正常に作動することを確認していた。 　本船は、操舵機の定期的な点検が行われていなかった。 　操舵機の取扱説明書には、チェーンカップリングが用いられている旨の記載はあったが、メンテナンスに関する記載はなかった。
分析 　乗組員等の関与 　船体・機関等の関与 　気象・海象の関与 　判明した事項の解析	 なし あり なし 　本船は、野島南方沖を東進中、船長が、変針時に左舵を取り、定針しようとして当て舵を取ったものの、操舵機のパワーユニットのモータと油圧ポンプを接続するチェーンカップリングのギヤが摩耗し、油圧ポンプが作動しなくなったことから、操舵不能となって野島南東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、野島南方沖を東進中、船長が、変針時に左舵を取り、定針しようとして当て舵を取ったものの、操舵機のパワーユニットのモータと油圧ポンプを接続するチェーンカップリングのギヤが摩耗し、油圧ポンプが作動しなくなったため、操舵不能となって野島南東方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 　・操舵機の定期的な点検整備を行い、記録に残して引き継ぐこと。